

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2022년 05월 16일
감 수 고병욱 해운연구본부장

발 행 인 김종덕 원장
주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26



주간뉴스	01	건화물선	04	컨테이너선	15
탱커선	17	중고선	21	주요 해운지표	25

- 건화물선** 지난주 케이프선 운임 30,377달러/일 기록, 중국 철광석 항만 재고 감소, 서호주 제철탄 항만 증축
- 컨테이너선** 지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 지난주 대비 15.9 하락한 4,147.83을 기록하여 16주 연속 하락세
- 탱커선** 유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 3.1p 하락한 41.6 기록, 시황 약세가 지속되나 중국의 부분 봉쇄 해제로 원유 수요 증가 기대

윤재웅 해운빅데이터연구 센터장 / jwoong01@kmi.re.kr | 051-797-4633
황수진 전문연구원 / zin@kmi.re.kr | 051-797-4635
류희영 연구원 / hyryu@kmi.re.kr | 051-797-4915

최건우 부연구위원 / ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4638
이상혁 전문연구원 / sanghyeoke@kmi.re.kr | 051-797-4625
김병주 연구원 / bjkim17@kmi.re.kr | 051-797-4628



1. 주간뉴스

발주잔량 증가로 향후 공급과잉 우려

- ▶ 지난해부터 지속된 신조발주량 증가로 발주잔량이 사상 최고치를 기록함
 - 현재까지 발주된 컨테이너선은 약 670만 TEU로 총 컨테이너 선대 대비 비중은 약 27.0%에 달함. 2020년 10월 발주잔량이 총 선대 대비 8.2%(193만 TEU)까지 하락하였으나 이후 신조발주량이 급증함
 - 최근에 계약된 MSC 7,900TEU급 6척, 7,000TEU급 14척을 포함하여 현재 계약이 진행중인 Seaspan의 7,600TEU급 8척, CMG CGM의 23,000TEU급 9척, MSC의 8,000TEU급 12척 등이 포함될 경우 발주잔량은 더욱더 증가할 것으로 예상됨
 - 특히 7,000TEU급 선박이 지난해부터 지속적으로 발주되고 있으며 이들 선박은 5,000TEU급 전후 파나마스 선박을 대체할 것으로 예상됨
- ▶ 향후 인도량 증가는 공급과잉 우려도 있지만 탄소배출규제로 인한 노후선 해체가 변수로 작용할 것으로 전망됨
 - 작년부터 선박 해체가 거의 발생하지 않고 있는 상황에서 2023년 230만 TEU, 2024년 270만 TEU의 컨테이너선이 인도 예정이라 공급과잉 우려가 있음
 - 하지만 내년부터 실시되는 현존선에 대한 탄소배출규제로 인한 노후선 해체가 증가할 수 있음. 현재 총 선대의 11%가 선령이 20년을 넘어선 것으로 나타남

자료: <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1140800/Boxship-newbuilding-orderbook-set-to-hit-30-of-operational-fleet>

최건우 부연구위원

051-797-4638, ak8102@kmi.re.kr

2022년 1분기 글로벌 '컨' 물동량, 중국 춘절기간 감소 후 3월 반등

- ▶ 2022년 1분기 글로벌 '컨' 물동량은 중국 춘절로 인한 수요(영업일) 감소로 2월까지 감소하였지만, 3월에 다시 반등하며 상승함
 - 영국 글로벌 해운산업 분석기관 CTS(Container Trade Statistics)에 따르면 2022년 3월 글로벌 '컨' 물동량은 전월대비 약 20% 증가했지만, 1분기 물동량은 전년동기 대비 1.8% 감소함
- ▶ 덴마크 해운분석업체 씨인텔리전스(Sea-Intelligence)에 따르면 2022년 1분기 글로벌 '컨' 물동량 증감 추세는 팬데믹이 발생 이후인 2020년 및 2021년 비교하는 것은 적절치 않으며, 2019년과 비교하면 다른 해석이 나타난다고 언급함
 - 2021년 글로벌 '컨' 물동량은 경제가 팬데믹 초기 영향에서 회복하기 시작하면서 수요가 예상보다 크게 급증한 관점으로 볼 필요가 있다고 밝힘
 - CTS 자료에 따르면 2022년 1분기 글로벌 '컨' 물동량은 4,243만 TEU를 기록하며 2019년 1분기 4,017만 대비 5.6% 증가한 것으로 나타남

자료: <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1140751/Demand-growth-bounces-back-after-Chinese-New-Year-slump>

김병주 연구원

051-797-4628, bjkim17@kmi.re.kr



1. 주간뉴스

케이프선 운임, 5개월 만에 최고치

- ▶ 브라질산 철광석 수출이 본격적으로 재개될 것으로 전망됨에 따라 케이프사이즈선의 스팟 운임이 침체기에서 벗어나 5개월 만에 최고치를 기록함
 - 발틱거래소에 따르면 케이프선의 평균운선료가 5월 12일 기준 일일 32,885달러를 기록하였으며, 이는 지난주 대비 46%, 지난달 대비 190% 상승한 수치임
 - 선박중개업체 펜리(Fearnleys)의 분석에 따르면, 브라질산 철광석 수출 증가 및 호주 철광석 수출 역시 개선될 것이라는 기대, 인도-인도네시아 항로에서 케이프선 성약에 관한 뉴스가 운임 상승 요인으로 분석됨
- ▶ 지난 몇 달간 다른 선종 대비 케이프선의 운임이 낮은 수준이었으나, 5월 12일 기준 케이프선의 스팟 운임은 파나마선 수프라마크선의 운임을 초과했음
 - 중국의 석탄 관세 철폐는 러시아산 석탄 수입이 증가할 것이라는 신호이며, 이러한 석탄 수요 증가로 인해 케이프선 시장에 관한 올해 전망은 낙관적임
 - 이러한 긍정적 전망이 선도 곡선에 반영되어, GFI 선박중개업체에 따르면 5월 11일 기준 케이프선 FFA 6월물과 7월물은 36,500달러로, 현재 스팟 운임을 상회하는 수치임

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1140797/Capesizes-jump-to-five-month-high>

이상혁 전문연구원

051-797-4625 sanghyeoke@kmi.re.kr

인도 석탄 수입분 부족, 러시아산 석탄으로 대안

- ▶ 발전용 석탄 재고 부족으로 인해 정부가 더 많은 석탄 수입을 독려하지만, 호주와 인도네시아산 석탄 공급 차질로 인해 8월 중순부터 러시아산 석탄 수입이 전망됨
 - 2022년 5월 5일 인도전력부는 자국 내 모든 발전소에 석탄 재고증가를 촉구함에 따라, 인도산 석탄을 대상으로 최적화된 발전소에서도 최소 10% 비중의 수입 석탄 이용이 의무화됨
 - 호주는 최근 동해안의 폭우로 인해 석탄 운송에 어려움을 겪고 있으며, 인도네시아는 석탄생산업자들에게 석탄 생산량의 25%를 자국 발전소에 의무적으로 공급해야 하는 석탄내수공급의무(DMO)가 있음
 - 반면 유럽 연합의 러시아산 석탄 수입금지령이 8월 중순 완전히 시행되면, 러시아는 인도의 석탄 수입 추가분에 관하여 인센티브를 제공할 예정임
- ▶ 발트국제해운협의회(BIMCO)에 따르면, 인도 자국 내 석탄 생산량은 9% 증가했지만, 수입량이 전년 대비 10% 감소하여 석탄 공급 부족이 지속됨
 - 인도의 석탄 수입량은 2021년 6월 이후 코로나 이전보다도 낮은 수준이며, 최근 인도네시아 석탄 수출 금지 및 석탄 가격 상승으로 인해 발전소의 석탄 공급 부족이 발생하였음. 여기에 다가오는 인도의 몬순 우기로 인한 자국 내 석탄 생산량 감소 역시 인도의 석탄 수입을 촉진시키고 있음
 - 인도의 석탄 수입이 증가하면 벌크선 시장이 활황이 될 것으로 전망되며, 인도로부터 러시아산 석탄 수입량이 상승할수록 톤마일 역시 증가할 것으로 추정됨

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1140811/India-may-look-to-Russia-to-plug-coal-supply-gaps>

이상혁 전문연구원

051-797-4625 sanghyeoke@kmi.re.kr



1. 주간뉴스

OPEC+ 4월 원유생산량, 대 러시아 제재 여파로 감소

- ▶ 4월 OPEC+의 원유생산량은 전월 4,264만 b/d 대비 106만b/d 감소한 4,158만 b/d로, 최근 6개월 생산량 중 최저치를 기록함
 - OPEC 13개 회원국의 4월 원유생산량은 전월 2,873만 b/d 대비 7만 b/d 증가한 2,880만 b/d를 기록함
 - 비OPEC 국가의 원유생산량은 전월 1,391만 b/d 대비 113만 b/d 감소한 1,278만 b/d를 기록함
 - 현재 OPEC+ 19개 국가 중 13개 국가가 생산 목표치 달성에 어려움을 겪고 있으며 이란, 리비아, 베네수엘라 등 쿼터 면제 3개 국가를 제외하면 16개 국가의 생산 쿼터와 해당 국가들의 실제 생산량 격차는 259만 b/d임
- ▶ OPEC+의 4월 원유 생산량 감소의 주 원인은 리비아, 카자흐스탄, 러시아 등의 생산량 감소에 있음
 - 리비아는 무장세력이 항만과 주요 유전을 봉쇄하는 등 지정학적 불안으로 전월 107만 b/d 대비 17만 b/d 감소한 90만 b/d를 생산함
 - 카자흐스탄은 원유 수출 항만인 러시아 노보로시스크(Novorossiisk)항의 시설 파손으로 인해 전월 155만 b/d 대비 22만 b/d 감소한 133만 b/d를 생산함
 - 러시아의 4월 생산량은 914만 b/d를 기록했으며, 이는 전월 1,004만 b/d 대비 90만 b/d 감소한 수치로 향후 EU 차원의 대 러시아 제재가 강화될 경우 추가 생산량 감소가 예상됨

자료: <https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/oil/050922-opec-april-crude-oil-output-tumbles-as-sanctions-hit-russian-output-platts-survey>

류희영 연구원

051-797-4634, hyryu@kmi.re.kr

러시아 최대 국영 해운선사, 국제제재로 유조선 등 자산 매각 돌입

- ▶ 대 러시아 국제제재로 인해 유럽 금융회사들과 거래가 어려워진 러시아 국영 해운선사 소브콤플로트(Sovcomflot)가 자산 매각에 돌입함
 - 최근 소브콤플로트는 유조선, 천연가스 운반선 9척 등을 두바이, 싱가포르 등의 해운회사에 매각한 것으로 알려짐
 - 싱가포르에 본사를 둔 글로벌 해운사 이스턴 퍼시픽 해운(EPS, Eastern Pacific Shipping)은 소브콤플로트의 천연가스 운반선 4척을 인수하며 약 7억 달러를 지불함
- ▶ 현재 소브콤플로트는 유럽 금융사들로부터 차입한 자금(2021년 기준 약 24억 달러)을 일시에 상환해야 하는 상황이며, 이는 소브콤플로트가 EU의 제재 명단에 포함되었기 때문임
 - 소브콤플로트는 자산으로 유조선, 천연가스 운반선, 쇄빙선 등 약 122척의 선박을 보유하고 있으며 보유 선박 중 3분의 1을 매각할 계획이라고 밝힘
 - 그러나 이 같은 소브콤플로트의 유조선 매각은 국제사회의 각종 제재를 우회하기 위한 제3 국가로의 명의 이전 등 위장거래로 분석된다는 의견도 제기되고 있어 향후 추이가 주목됨

자료: <https://www.wsj.com/articles/sovcomflot-reaches-deals-to-sell-tankers-amid-western-sanctions-11652375436>

류희영 연구원

051-797-4634, hyryu@kmi.re.kr



2. 건화물선

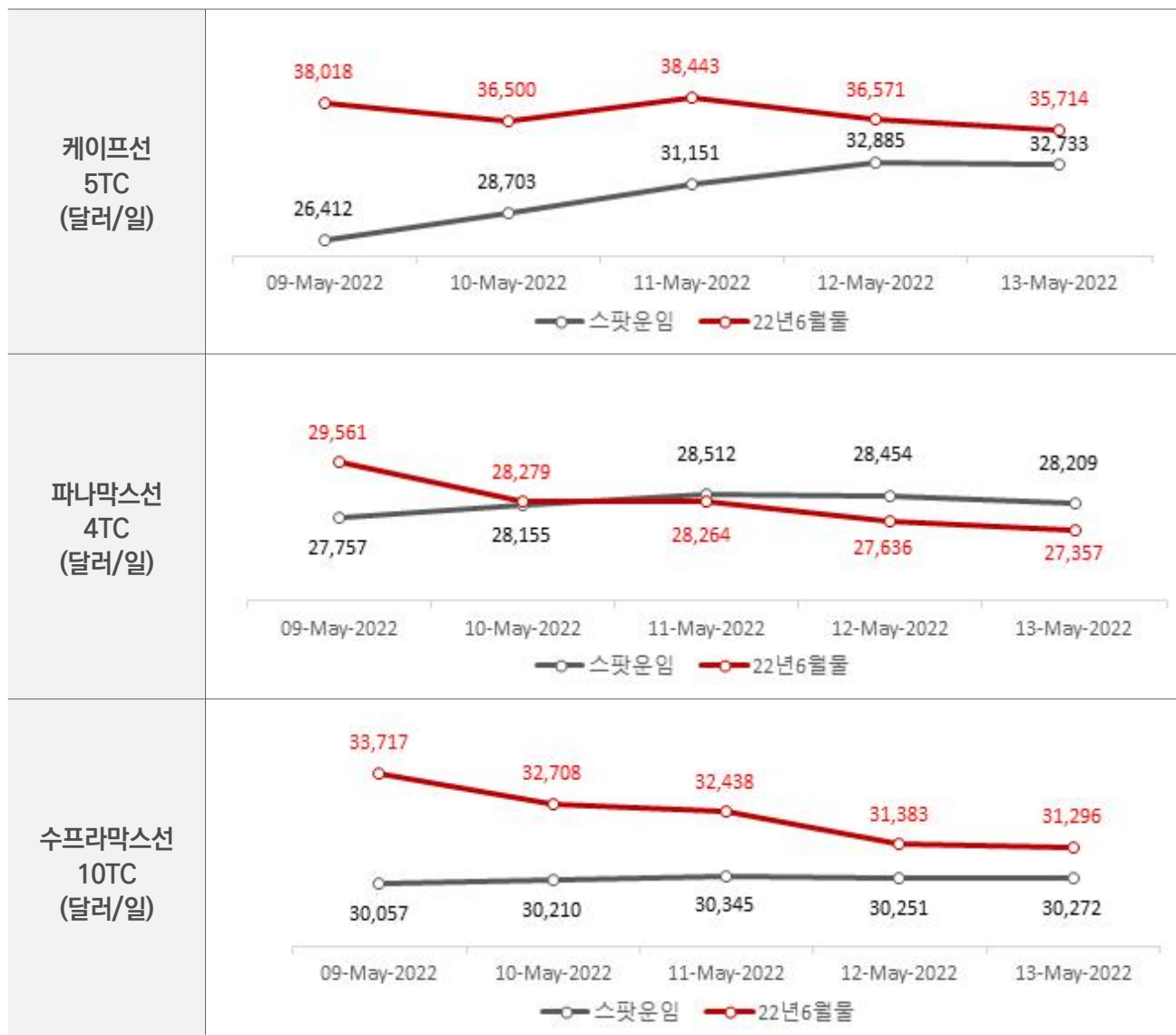
황수진 전문연구원 | zin@kmi.re.kr | 051-797-4635

1 주간평균운임 전망

구분	5월 2주			
	주간평균운임	전주대비차이	FFA 6월물 주간평균가격	전주대비차이
케이프선 5TC (달러/일)	30,377	▲ 9,474	45.3 %	▲ 1,154 3.2 %
파나막스선 4TC (달러/일)	28,217	▲ 1,987	7.6 %	▼ -721 -2.5 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	30,227	▲ 180	0.6 %	▼ -774 -2.3 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange, KMI

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

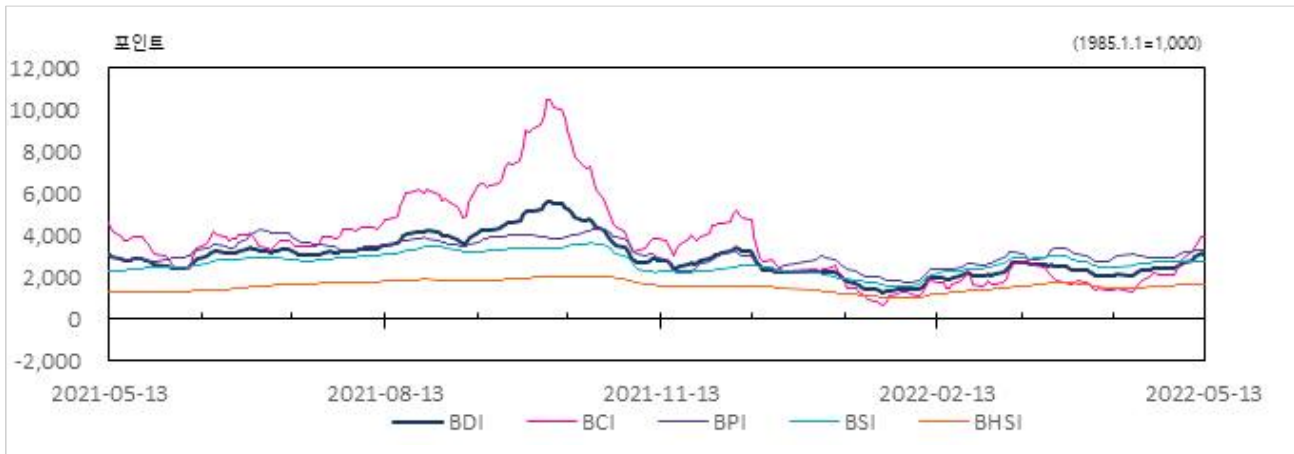


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

(운임지수: 포인트, 선형별 운임: 달러/일, 1년 용선료: 달러/일, 선형별 운임 평가치: 달러/일)

		5월 2주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
운임지수	BDI	3,009	444	1,296	3,117	2,155	1,303	5,650	2,943
선형별 운임	케이프(5TC)	30,377	9,474	5,826	32,885	15,724	10,304	86,953	33,358
	파나막스(4TC)	28,217	1,987	14,549	29,410	23,110	10,936	37,616	25,576
	수프라막스(10TC)	30,227	180	17,273	33,366	26,410	11,242	39,860	26,778
	핸디(6TC)	29,930	674	17,776	32,166	25,420	11,695	37,109	25,702
1년 용선료	케이프	30,500	250	14,250	19,750	16,625	10,125	23,000	16,682
	파나막스	29,325	-550	11,200	14,125	12,908	9,625	16,125	12,535
	수프라막스	26,000	-500	9,563	10,625	10,296	8,250	12,500	10,340
	핸디	23,250	0	8,063	8,813	8,510	7,313	9,250	8,421
건화물선 시장(FFA)									
		2022년 6월물		2022년 3분기물		2022년물		2023년물	
		5월 2주	전주대비	5월 2주	전주대비	5월 2주	전주대비	5월 2주	전주대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	37,049	1,154	37,386	-460	23,266	-654	20,724	-377
	파나막스(4TC)	28,219	-721	28,332	-612	17,481	-171	17,481	-171
	수프라막스(10TC)	32,308	-774	30,609	-341	17,466	-275	14,673	-167
	핸디(6TC)	31,313	15	29,039	188	16,623	-240	14,220	15

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주의 평균값

자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

원자재 가격

(달러/톤)

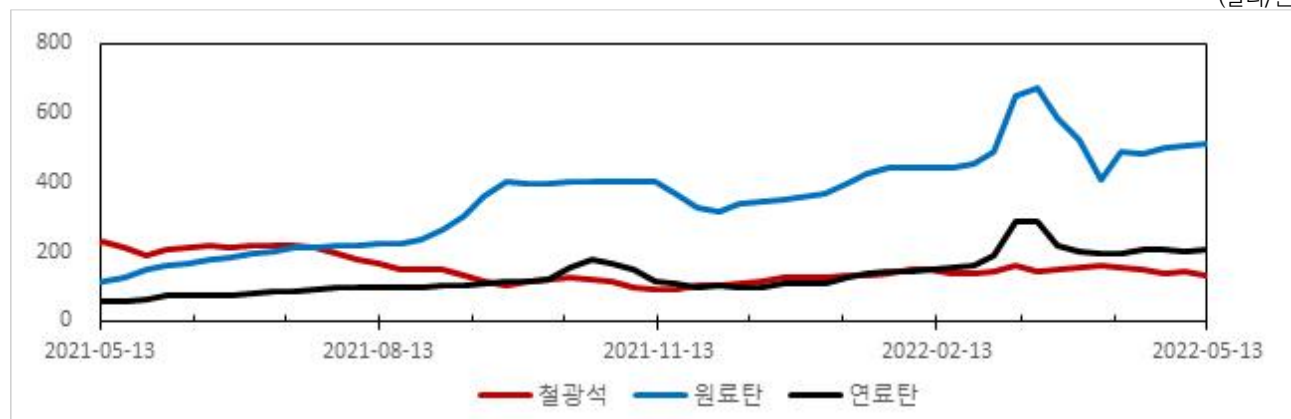
구분	2022년					2021년			
	5월 2주	5월 1주	전주대비차이			5월 2주	연평균	최저	최고
철광석	129.2	144.0	▼ -14.8	-10.3	%	196.9	161.1	89.8	226.5
원료탄	512.9	503.9	▲ 9.0	1.8	%	109.4	220.5	102.2	403.0
연료탄	204.2	202.9	▲ 1.3	0.7	%	56.1	84.3	52.0	175.4
대두	608.8	612.6	▼ -3.8	-0.6	%	570.5	500.6	444.3	589.0
옥수수	313.5	315.6	▼ -2.1	-0.7	%	278.4	224.2	185.1	278.4

자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

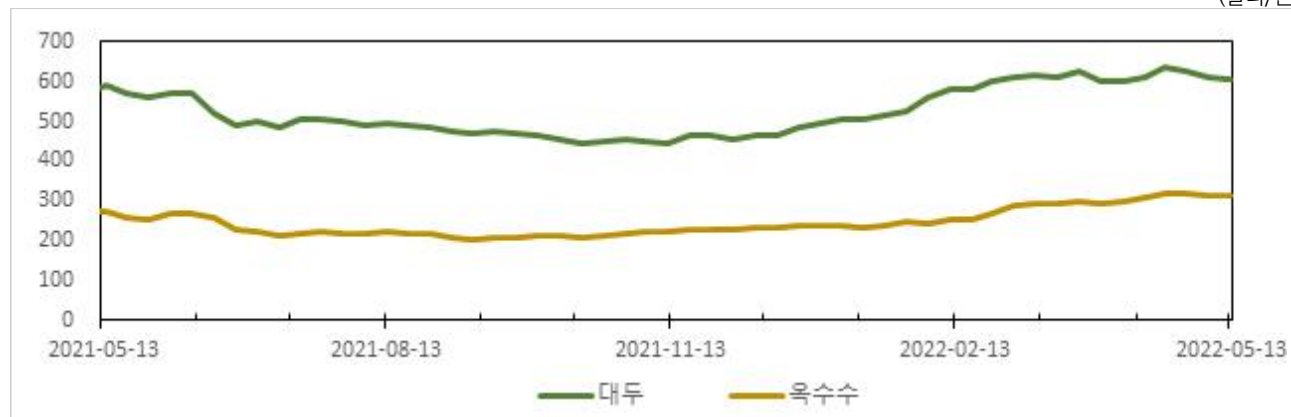
(달러/톤)



자료: Clarkson

곡물가격 추세(주간)

(달러/톤)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



3 케이프선-동향분석

■ 케이프선 : 지난 주(5월 1주) 대비 45.3% 상승한 30,377달러/일 기록

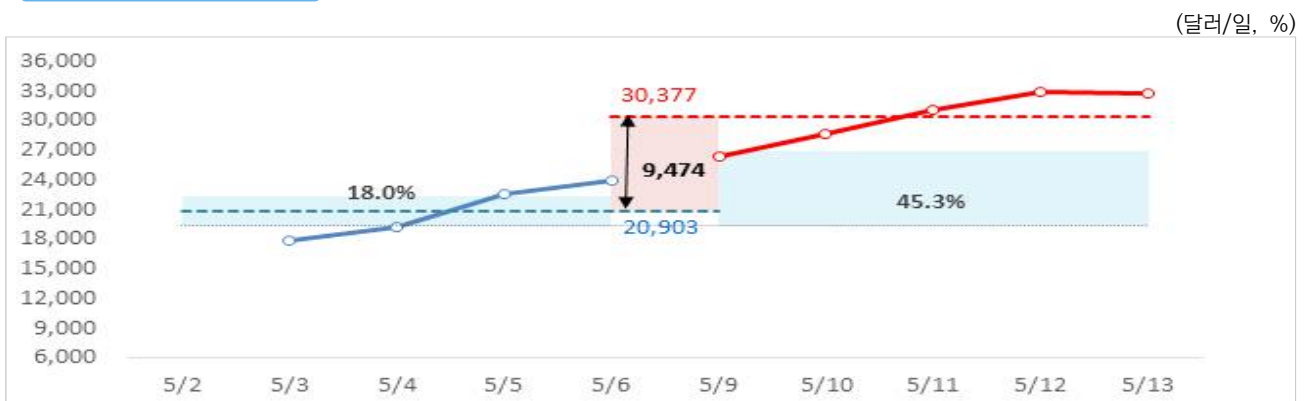
(운임) 케이프선 운임이 연일 상승 중임

- 브라질과 호주에서 발생한 화물수요가 해상운임에 긍정적 영향을 주고 있음

(동향) 중국 철광석 항만 재고 감소, 서호주 제럴턴 항만 증축

- 6월 1일부터 중국 상하이의 봉쇄가 완화 전망, 중국의 철광석 항만 재고 감소 소식 등 중국의 철강 원재료에 대한 수요가 늘어날 조짐이 보임. 5월 13일 기준 중국의 철광석 항만 재고량은 1억 4,175만 톤으로 작년 10월 이후 가장 낮은 수준임
- 또한 전력용 이외에도 공급 부족에 대한 불안감에 중국의 석탄 비축 수요가 크게 증가하고 있음
- 호주 정부가 최근 철광석 및 곡물 수출량 증가에 제럴턴 항만(Geraldton port)의 증축을 결정함. 2026년 완공을 목표로 총 3억 3,200달러를 투자할 계획이며, 이를 통해 항만의 연간 처리 물동량이 기존 1,500만 톤에서 2,500만 톤까지 늘어날 예정임. 2020-21년 제럴턴 항만의 처리량은 총 1,507만 톤이었으며, 이중 철광석이 1,012만 톤, 곡물이 233만 톤임

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		5월 2주	5월 1주	전주대비차이	
BCI		3,663	2,520	▲ 1,143	45.3%
스팟운임(5TC)		30,377	20,903	▲ 9,474	45.3%
용선료	6개월	40,250	37,125	▲ 3,125	8.4%
	1년	30,500	30,250	▲ 250	0.8%
	5년	22,000	22,375	▼ -375	-1.7%
FFA	5월물	37,049	35,896	▲ 1,154	3.2%
	3분기	37,386	37,846	▼ -460	-1.2%
	22년	23,266	23,920	▼ -654	-2.7%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

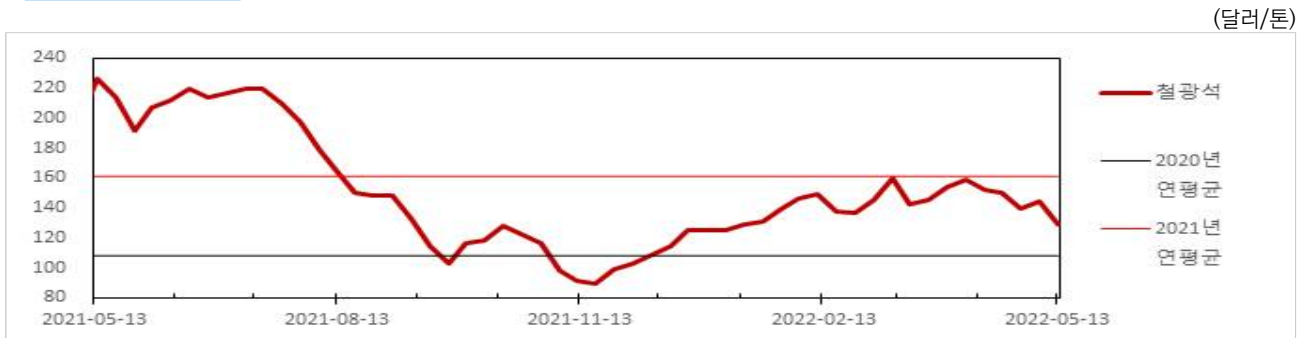
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 지난 주 대비 10.3% 하락한 129.2달러/톤 기록

철광석 가격 추이



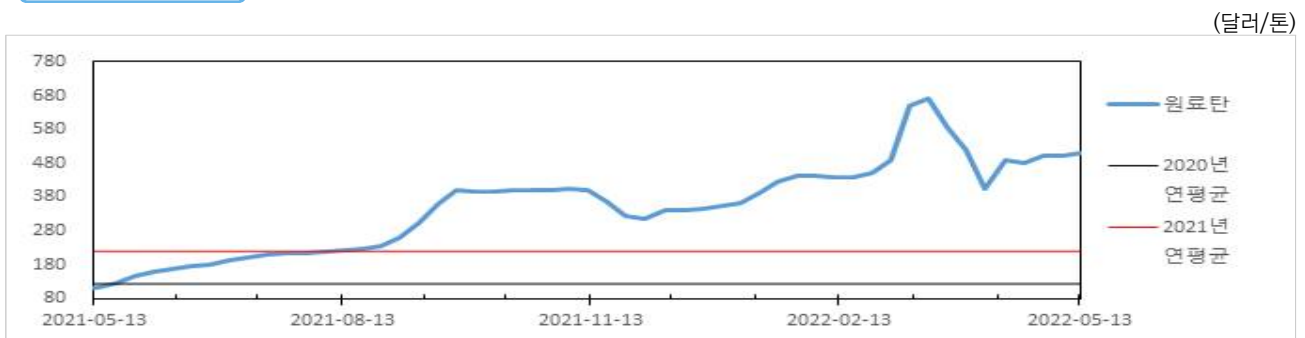
자료: Clarkson



자료: Clarkson

■ 원료탄 가격 : 지난 주 대비 1.8% 상승한 512.9달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson



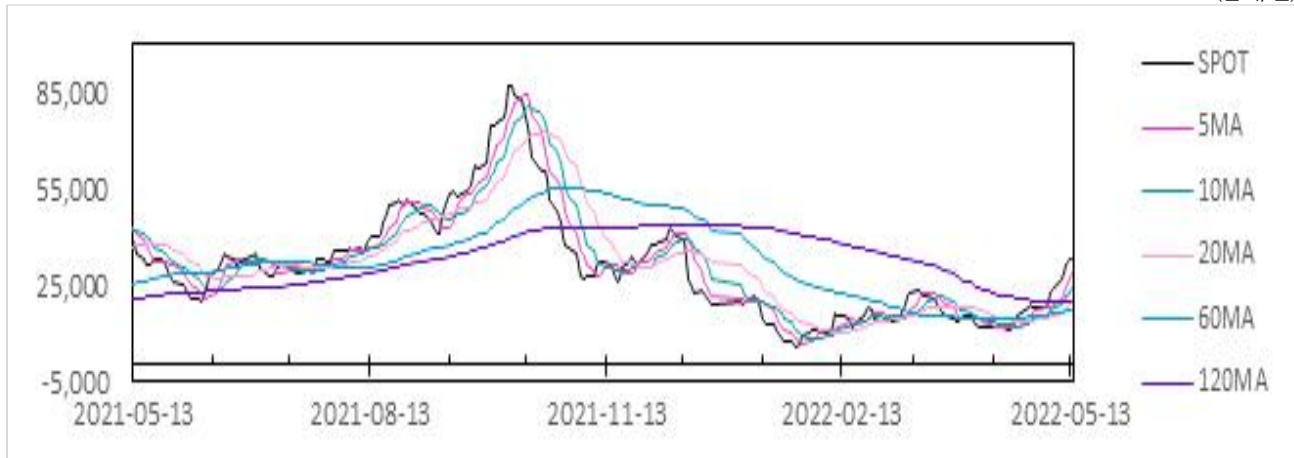
자료: Clarkson



3 케이프선-기술분석

이동평균

(달러/일)



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 파나막스선-동향분석

■ 파나막스선 : 지난 주 대비 7.6% 상승한 28,217달러/일 기록

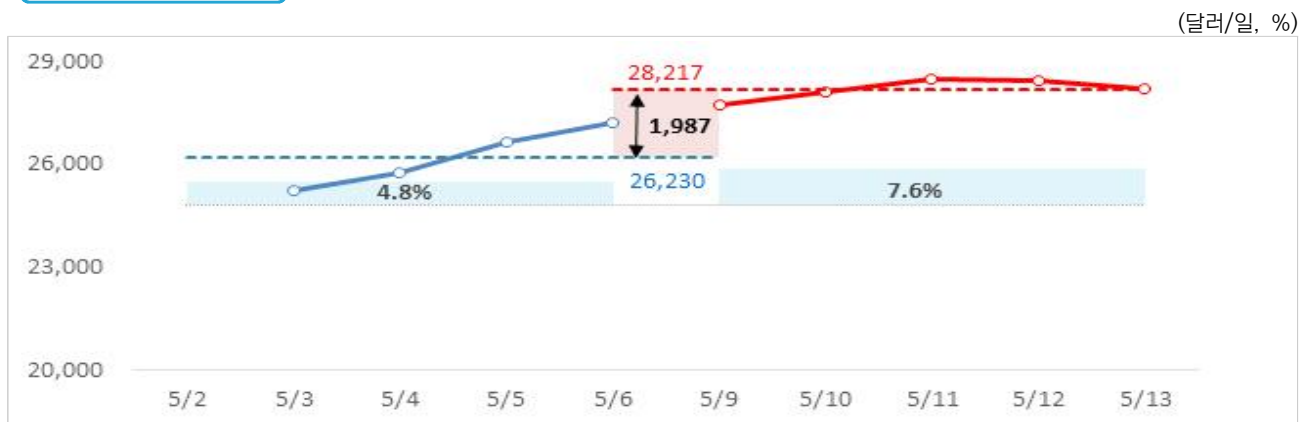
(운임) 파나막스선 운임의 강세가 지속 중임

- 인도산 밀 수출 제한과 중국의 여름철 냉방전력 수요 대비에 해당 화물 수요가 증가함

(동향) 인도 정부의 밀 수출 제한, 중국 발전소 석탄 비축 움직임 지속

- 인도 정부가 5월 14일부터 밀 수출을 제한할 것이라고 밝혀, 시장에 공급 부족에 대한 불안이 가중됨. 인도의 이 같은 조치는 내수용 밀 가격 안정화를 도모하기 위한 것이며, 약 2~3백만 톤의 밀 수출에 차질이 발생할 것으로 예상됨
- 한편 호주가 인도의 공백을 대신하기에는 여력이 부족한 상황으로 파악됨. 호주는 코로나19로 인한 노동력 부족 문제로 공급망이 위태로운 상황임
- 중국 정부가 여름철 냉방전력 수요에 대비해 발전소의 석탄재고 비축을 위해 노력 중임. 중국의 전력사용량이 보통 6~8월 정점에 달한다는 점을 감안한다면, 이같은 중국의 석탄 수요가 3분기까지 유지될 것이라는 전망임
- 중국 정부는 광산업체의 일일 석탄 생산량을 1,260만 톤으로 늘리도록 독려했으며, 가격 상한선(84.99~114.81 달러/톤)을 정하는 등 안정적인 석탄 공급을 위해 노력 중임

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	5월 2주	5월 1주	전주대비차이		
BPI	3,284	3,063	▲	221	7.2 %
스팟운임(4TC)	28,217	26,230	▲	1,987	7.6 %
용선료	6개월	30,875	▼	-1,250	-3.9 %
	1년	29,325	▼	-550	-1.8 %
	5년	17,300	▼	-75	-0.4 %
FFA	5월물	28,219	▼	-721	-2.5 %
	3분기	28,332	▼	-612	-2.1 %
	22년	17,481	▼	-171	-1.0 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

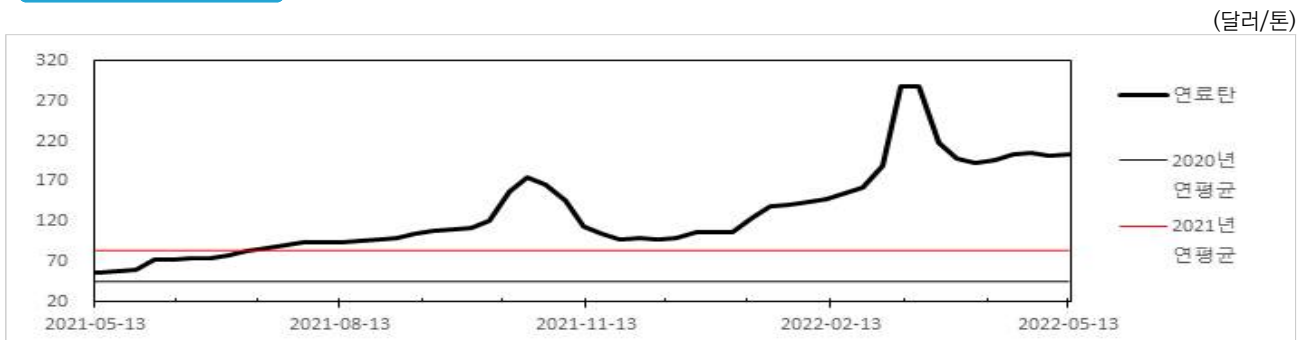
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 파나막스선-동향분석

연료탄 가격 : 지난 주 대비 0.7% 상승한 204.2달러/톤 기록

연료탄 가격 추이



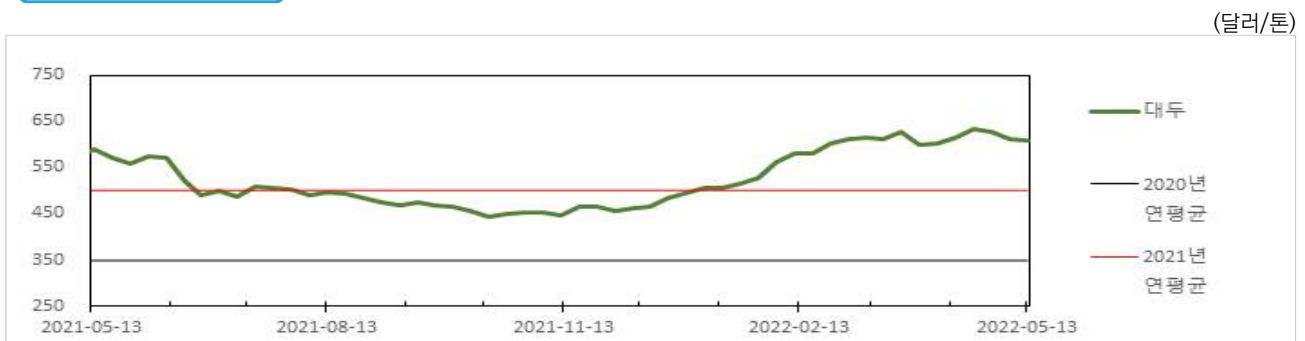
자료: Clarkson



자료: Clarkson

대두 가격 : 지난 주 대비 3.1% 하락한 608.8달러/톤 기록

대두 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



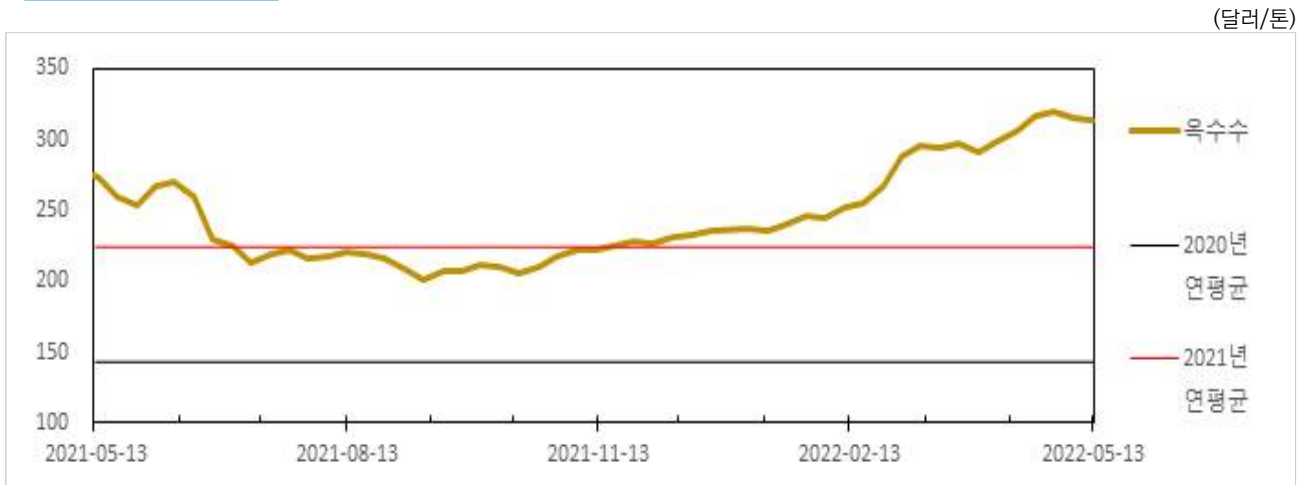
자료: 시카고상품거래소(CBOT)



3 파나마스선-동향분석

■ 옥수수 가격 : 지난 주 대비 2.0% 하락한 313.5달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)

(달러/톤)

구분	옥수수 가격	전주대비차이
4월 3주	306.5	▲ 7.9 2.6 %
4월 4주	316.9	▲ 10.4 3.4 %
5월 1주	319.9	▲ 3.0 0.9 %
5월 2주	313.5	▼ -6.5 -2.0 %

3 파나마스선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 수프라막스선-동향분석

■ 수프라막스선 : 지난 주 대비 0.6% 상승한 30,227달러/일 기록

(운임) 수프라막스선 운임은 강보합세를 보임

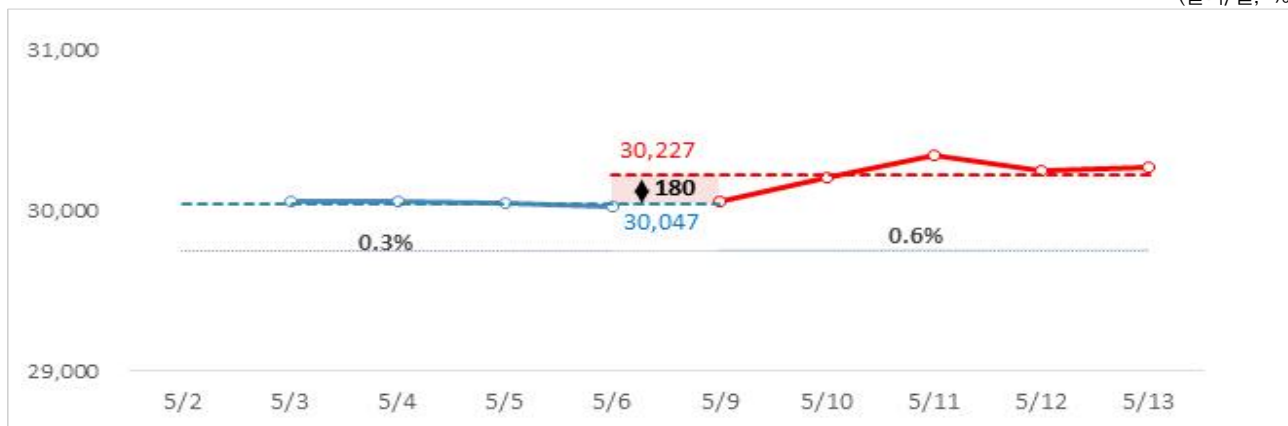
- 인도의 석탄 수요가 꾸준히 높게 나타나고 곡물의 공급망 붕괴에 대한 시장의 불안감도 여전함

(동향) 인도의 석탄 수요 지속

- 몬순(monsoon) 이전에 재고를 확보하기 위한 인도의 석탄 수요가 꾸준히 증가하고 있으나, 주요 공급원인 호주와 인도네시아에서의 수입이 어려울 것이라는 전망이 우세함
- 호주는 최근 내린 폭우와 코로나19로 인해 발생한 노동력 부족 문제로 석탄 수출에 어려움을 겪고 있으며, 인도네시아 정부가 석탄 광부들에게 내수용 석탄 판매 규정인 DMO(Domestic Market Obligation) 준수를 요구하고 있기 때문임. DMO를 준수하지 못하는 업체는 여전히 석탄 수출에 제한을 받고 있음
- 일각에서는 인도가 8월 중순 이후부터 러시아산 석탄 수입을 시도할 가능성을 거론함

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		5월 2주	5월 1주	전주대비차이		
BSI		2,748	2,732	▲ 16	0.6	%
스팟운임(10TC)		30,227	30,047	▲ 180	0.6	%
용선료	6개월	31,250	31,000	▲ 250	0.8	%
	1년	26,000	26,500	▼ -500	-1.9	%
	5년	11,000	11,000	-	-	%
FFA	5월물	32,308	33,082	▼ -774	-2.3	%
	3분기	30,609	30,950	▼ -341	-1.1	%
	22년	17,466	17,741	▼ -275	-1.5	%

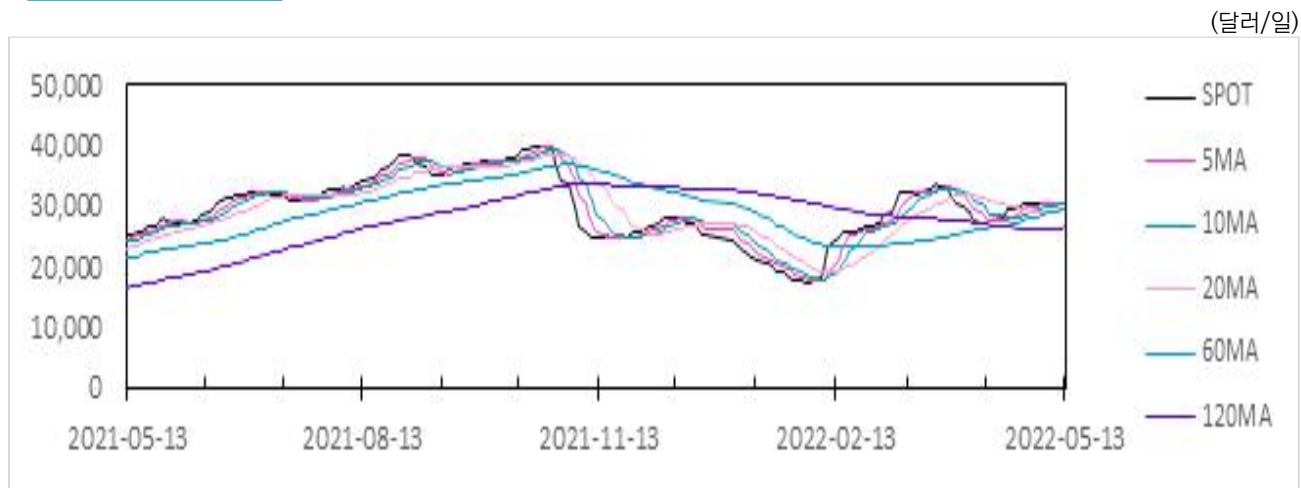
자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 수프라막스선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3. 컨테이너선

최건우 부연구위원 | ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4638

1 동향분석

I 컨테이너 운임지수(SCFI) : 지난주 대비 15.9 하락한 4,147.83을 기록

(운임) 컨테이너 운임 17주 연속 하락

- 북미 서부 및 중동 항로의 운임 외에 운임 하락세가 지속되고 있으며 인트라아시아 항로 운임도 약보합세 지속

(현황) 컨테이너 운임에 대한 전망이 엇갈려

- 하반기 컨테이너 운임에 대한 전망이 엇갈리고 있는데 하팍로이드는 우크라이나 전쟁, 중국 도시 봉쇄로 불확실성이 증가했으나 인플레이션으로 인한 가처분소득 감소는 컨테이너 물동량에 영향을 미쳐 운임은 전체적으로 하락할 것으로 예상함
- 반면 양밍은 미국의 중국 상품에 대한 관세 인하가 시행되면 컨테이너 수요가 증가할 수 있으며 중국 도시봉쇄 이후 7~8월 성수기에 운임이 반등할 것으로 예상함

컨테이너 운임지수

(종합운임지수: 포인트, 유럽, 동남아 항로 : \$/TEU, 미서안, 미동안 항로 : \$/FEU)



자료: 상하이해운거래소

컨테이너 운임

(종합운임지수: 포인트, 유럽, 한국, 일본 동남아 항로 : \$/TEU, 미서안, 미동안 항로 : \$/FEU)

		5월 2주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	4,147	-15.9	4,147	5,109	4,604	2,570	4,956	3,769
운임	유럽항로	5,860	-95.0	5,860	7,797	6,903	3,651	7,714	6,078
	미서안항로	7,900	12.0	7,860	8,117	7,973	3,931	7,444	5,317
	미동안항로	10,560	-28.0	10,395	11,833	10,840	4,679	11,976	8,353
	한국항로	330	2.0	328	456	377	184	386	286
	일본항로	353	-1.0	276	354	312	251	340	285
	동남아항로	992	-4.0	992	1,537	1,217	840	1,494	964

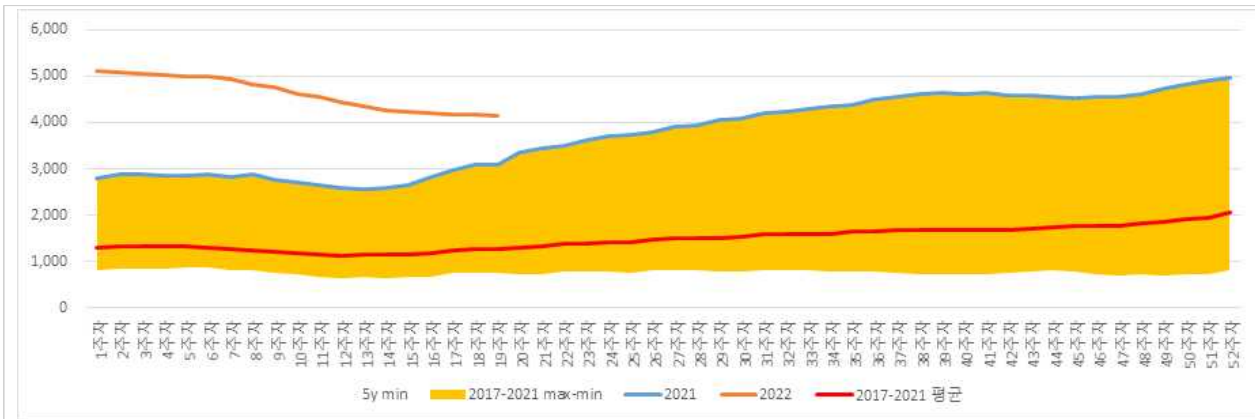
자료: 상하이해운거래소



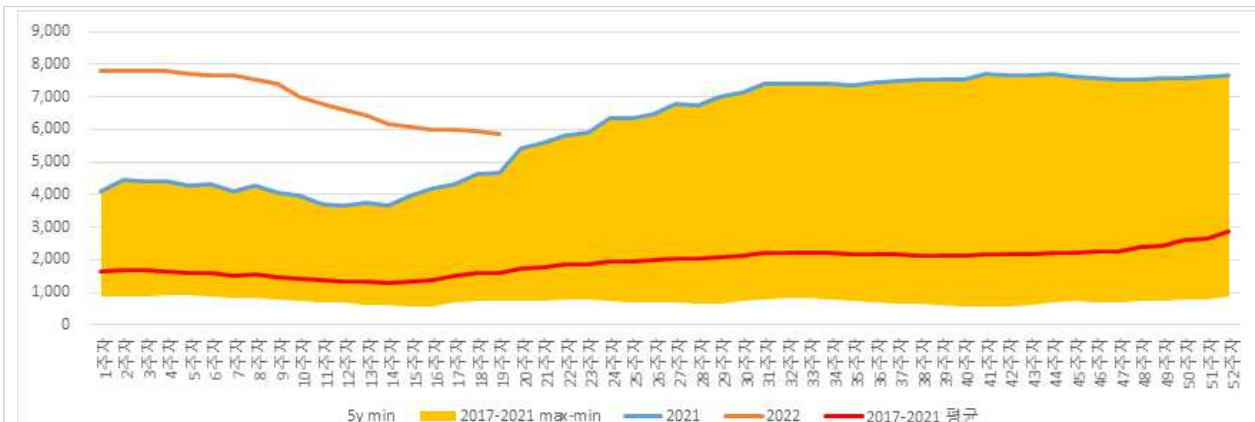
2 운임전망

| 5월 3주('22.5.23~'22.5.27)

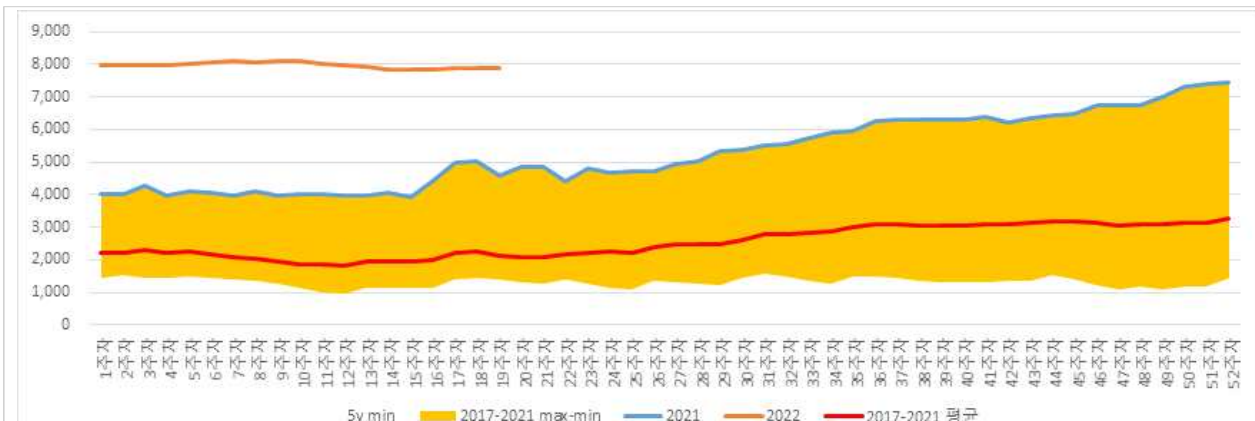
SCFI 지수는 약보합세를 기록할 것으로 전망



아시아-유럽운임은 보험세를 기록할 것으로 전망



아시아-북미운임(서부)은 보험세를 기록할 것으로 전망





4. 탱커선

류희영 연구원 | hyryu@kmi.re.kr | 051-797-4643

1 유조선-동향분석

I 유조선 WS(VLCC World Scale) : 전주(5월 2주) 대비 3.1p 하락한 41.6 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 하락함

(달러/톤)

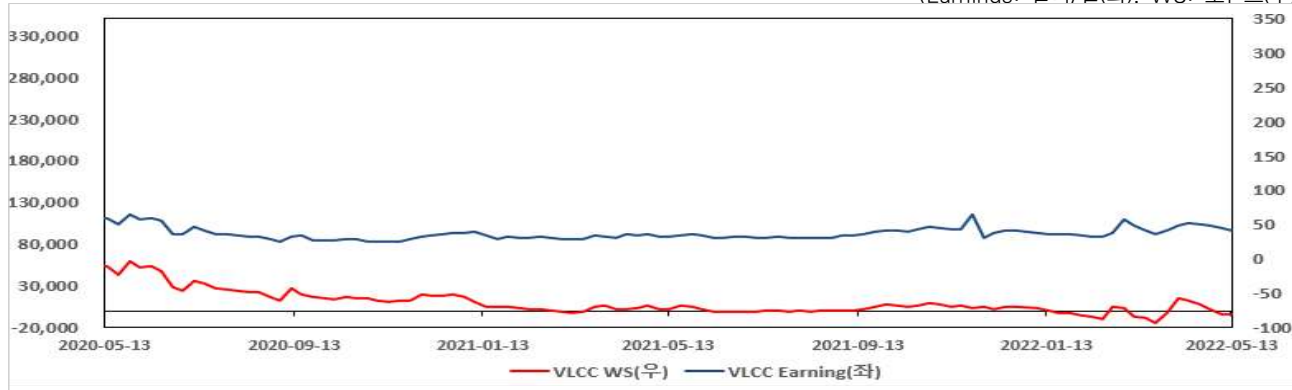
구분	5월 3주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	41.6	▼	3.1	6.9 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	20.0	▼	1.0	4.8 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	42.5	▼	1.5	3.5 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	44.0	▲	0.5	1.1 %

(동향) 중국의 봉쇄 조치 부분 해제에 따른 점진적 경기회복으로 원유 수요 증가 기대

- 중국의 제로 코로나 정책에 따른 봉쇄 조치 장기화, 러시아-우크라이나 사태 여파에 의한 글로벌 경기둔화 등 원유 수요 감소로 인한 수급 불균형으로 유조선 시황은 전반적으로 약세를 지속하고 있음
- 최근 EU가 러시아산 원유 수입을 연내 금지할 계획을 밝혔으며 해당 조치가 시행되는 경우 중동, 서아프리카, 미국의 원유가 대체재로 부상할 가능성이 높아 향후 EU 국가의 대러 제재 실행 여부에 귀추가 주목됨
- 대체 국가의 원유 물동량이 증가하면 기존 러시아 원유의 유럽 항로(흑해-지중해) 대비 톤 마일이 증가할 것으로 전망되면서 유조선 시황에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 기대됨

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

유조선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		5월 3주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국	운임지수	41.6	-3.1	32.1	57.1	41.8	28.4	65.1	35.4
항로(TD3C)	평균 수익	-11,052	-2,547	-19,460	14,308	-6,061	-6,779	14,966	-526
VLCC	1년 용선료	16.000	-	15.000	19.250	16.947	18.500	24.125	20.851

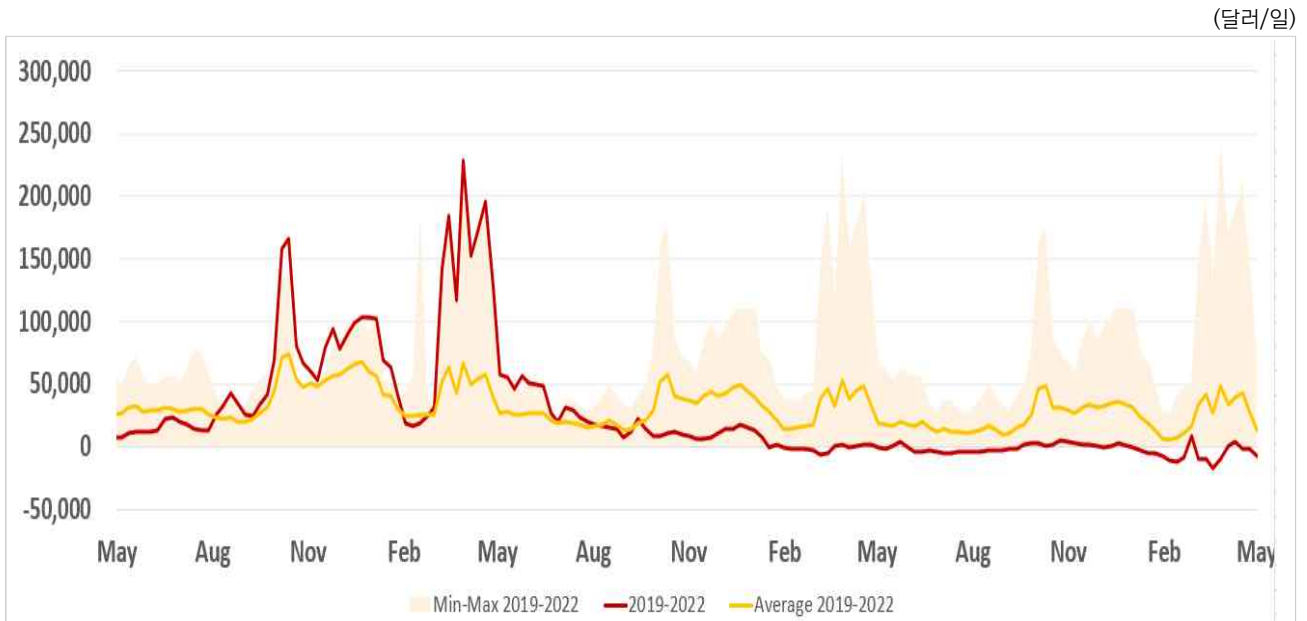
자료: Clarkson



1 유조선-기술분석

■ 수익 추세선(붉은색)은 전주 대비 약 -338%를 기록하며 하락 추세를 보임

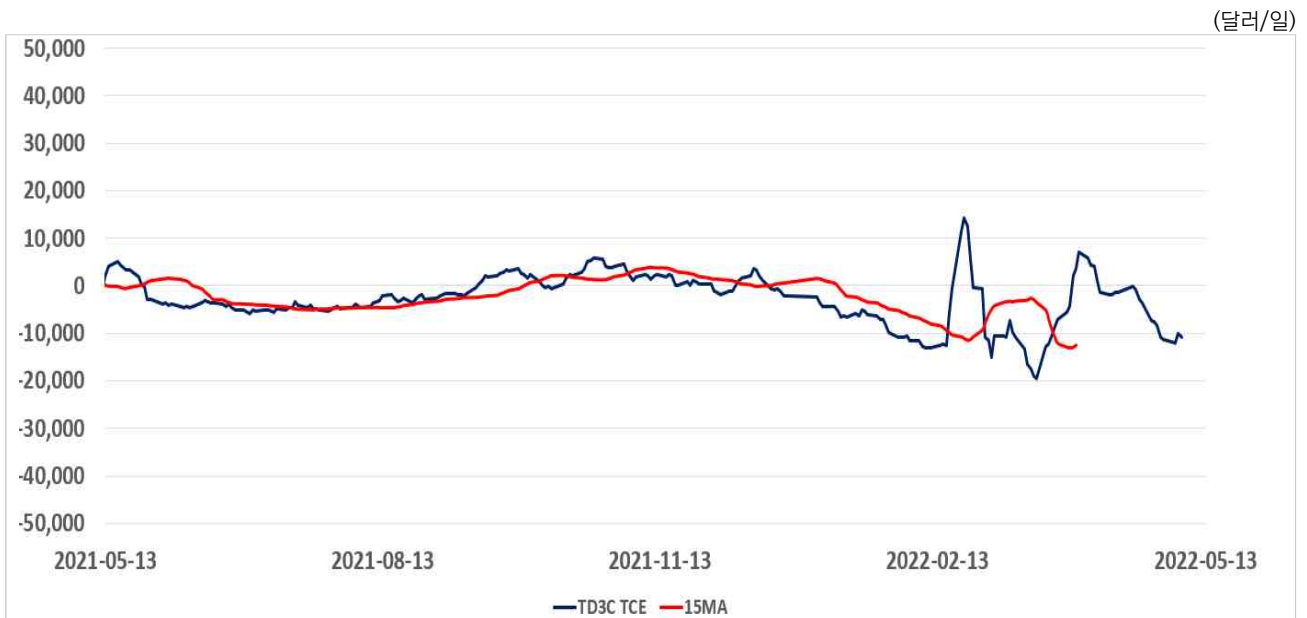
VLCC 중동-중국(TD3C) TCE(Time Charter Equivalent)



자료: Clarkson

■ 수익 추세선(파란색)은 지속적인 하락 추세를 보이며 5월 이후 보합세를 유지함

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)



자료: Clarkson



2 석유제품선-동향분석

I 석유제품선 WS(MR World Scale) : 전주(5월 2주) 대비 9.1p 하락한 366.9 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 하락함

(달러/톤)

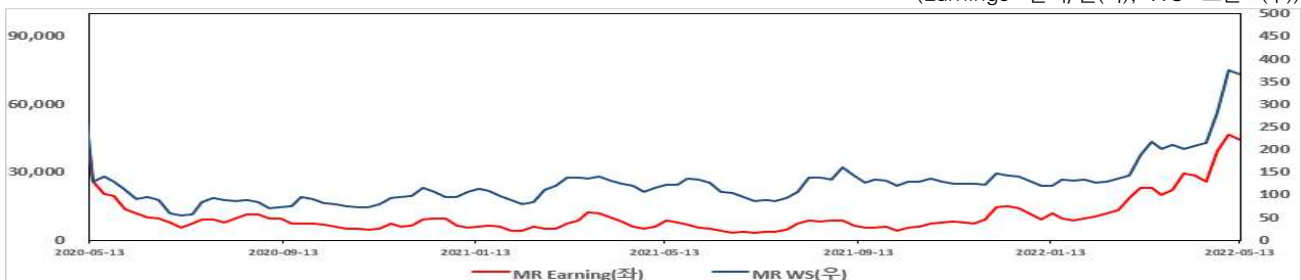
구분	5월 3주(WS)	전주 대비 차이		
인도-극동 항로	366.9	▼	9.1	2.4 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	320.0	▲	20.0	6.7 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	290.0	▼	35.0	10.8 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	330.0	▼	50.0	13.2 %

(동향) 석유제품 수급난으로 인한 급등세가 진정되며, 정제가동률 상승과 유럽항로 물동량 증가로 시황 호조

- 경유, 휘발유 등 주요 석유제품에 대한 공급 불안이 야기한 시장 급등세가 진정 국면에 진입하는 한편 정제가동률이 최대치를 보이며 유럽항로의 물동량이 지속적으로 증가하여 석유제품선 시황은 높은 수준을 유지하고 있음
- IEA는 최근 월간 보고서를 통해 러시아의 석유 수출이 감소하더라도 OPEC이나 미국 등의 생산량이 증가하면서 부족분을 상쇄할 수 있을 것으로 분석함. 또한 중국의 경기 침체로 글로벌 석유 수요 자체가 감소할 것으로 예상하면서 러시아의 석유 수출 감소에도 세계 석유 위기는 없을 것으로 전망함
- 미국의 석유제품 재고 감소, 유럽 내 석유제품 공급 차질, 여름철 드라이빙 시즌 도래로 인한 연료유 수요 등 우호적인 수급 환경이 조성되면서 당분간 석유제품선 시황은 호조를 유지할 것으로 예상됨

석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		5월 3주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	366.9	-9.1	119.8	376.0	191.8	80.6	160.0	120.1
	평균 수익	48,269	-5,744	6,216	54,185	18,078	-96	15,345	7,642
MR	1년 용선료	16,750	-	12,375	16,750	13,967	11,625	13,000	12,429

주: 인도-극동(Pacific Basket) 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

자료: Clarkson

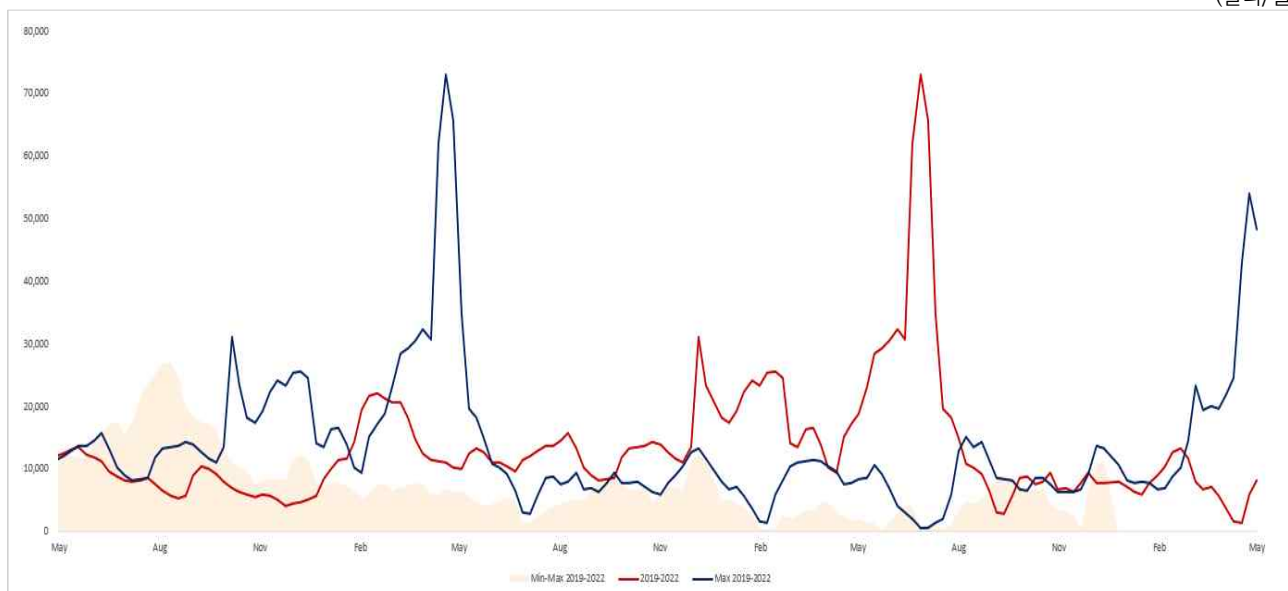


2 석유제품선-기술분석

수익 추세선은 4월 중순 이후 상승 추세가 지속되었으며, 전주 대비 10.6% 감소함

MR 인도-극동(Pacific Basket)

(달러/일)

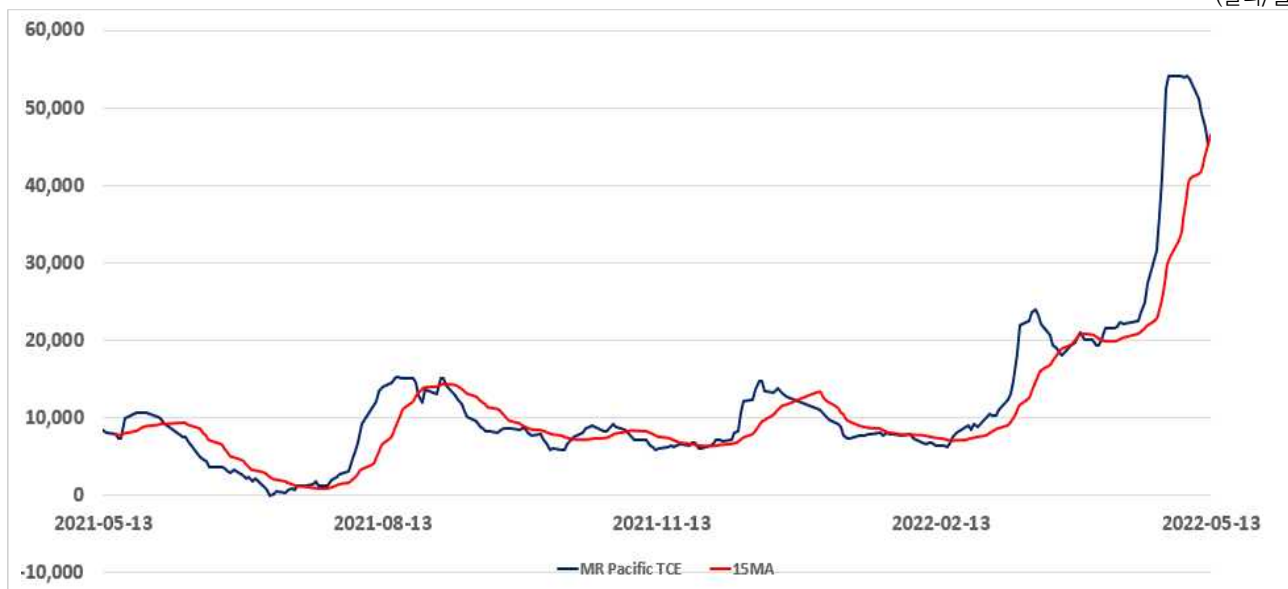


자료: Clarkson

수익 추세선은 4월 이후 계속해서 상승세를 보이다 전주 대비 소폭 하락함

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



5. 중고선

1 동향분석

■ 건화물 중고선가 지수는 28.65로 전주 대비 0.6포인트 상승함

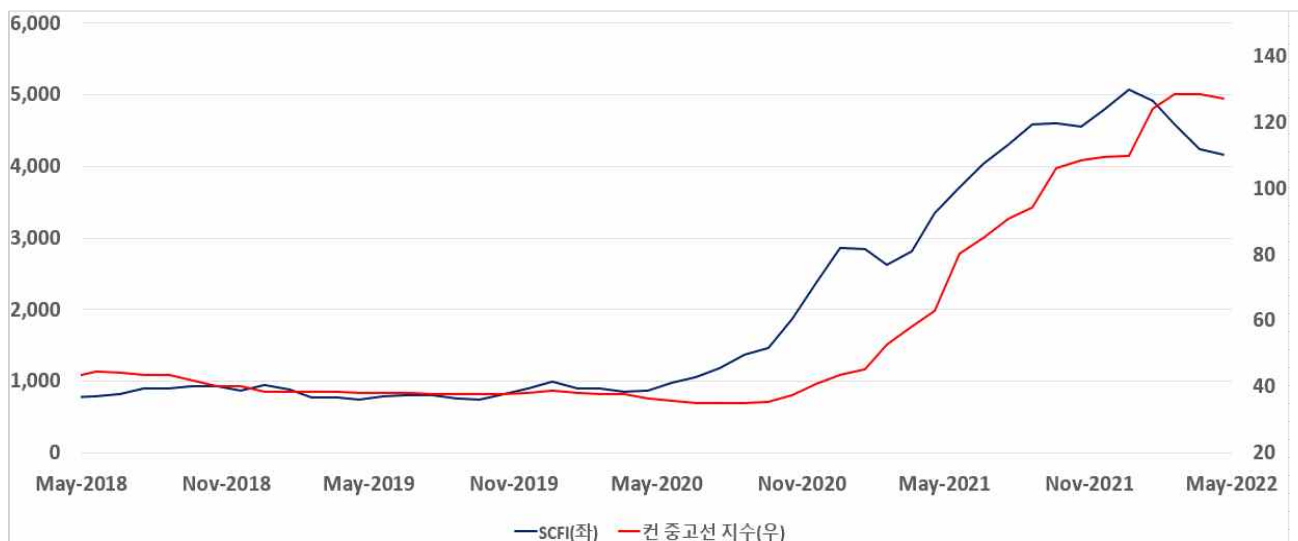
건화물선 운임지수와 중고선 지수



주: 건화물선 중고선지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음
자료: Clarkson

■ 컨테이너 중고선가 지수는 127.28로 전월 대비 1.3포인트 하락함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



2 거래실적

| 5월 3주('22.5.1~'22.5.13)

I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 46건의 중고선 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Offshore	Normand Maximus	2016	178	LOA	2022-05-13	157.00	Solstad Offshore	Clients of American Shpg Co
TankChem	Oriental Rose	2006	14,351	DWT	2022-05-13	10.80	Daitoh Trading	Korean interests
Gas Crier	SCF Timmerman*	2021	174,095	cu.m.	2022-05-13	700.00	Sovcomflot	Clients of Eastern Pacific Shpg
Gas Crier	SCF Barents*	2020	174,095	cu.m.	2022-05-13		Sovcomflot	Clients of Eastern Pacific Shpg
Gas Crier	SCF Melampus*	2015	170,200	cu.m.	2022-05-13		Sovcomflot	Clients of Eastern Pacific Shpg
Gas Crier	SCF Mitre*	2015	170,200	cu.m.	2022-05-13		Sovcomflot	Clients of Eastern Pacific Shpg
Tanker	Almi Spirit	2007	105,571	DWT	2022-05-12	20.00	Almi Tankers	Undisclosed interests
Tanker	Leonidas	2009	318,325	DWT	2022-05-12	42.00	Andriaki Shipping	Undisclosed interests
Offshore	Mo Toucan	2008	88	LOA	2022-05-12		Seabird Penguin	Nigerian interests
Bulk	Nord Baltic	2018	62,625	DWT	2022-05-12	36.00	Norden A/S	Undisclosed interests
Bulk	BTG Kailash*	2015	81,084	DWT	2022-05-12	71.20	Bulk Trading (BTG)	Clients of TMS Dry
Bulk	BTG Olympos*	2015	81,086	DWT	2022-05-12		Bulk Trading (BTG)	Clients of TMS Dry
Bulk	Chailease Blossom	2004	77,684	DWT	2022-05-11	13.00	U-Ming Marine	Chinese interests
Tanker	Landbridge Majesty	2017	308,203	DWT	2022-05-11	71.00	Landbridge	Clients of Pantheon Tankers
Bulk	Mineral Yarden	2016	181,218	DWT	2022-05-11	50.75	Bocimar NV	German interests
Tanker	Torm Gudrun	2000	99,975	DWT	2022-05-11	10.00	TORM A/S	Undisclosed interests
Tanker	DHT Falcon	2006	298,971	DWT	2022-05-10	38.00	DHT Management	Chinese interests
Tanker	DHT Hawk	2007	298,923	DWT	2022-05-10	40.00	DHT Management	Chinese interests
Bulk	Hua Rong 3	2013	56,467	DWT	2022-05-10		Huarong Financial	Chinese interests
Tanker	Maersk Messina	2009	48,045	DWT	2022-05-10	16.50	Maersk Company	Undisclosed interests
Tanker	Wonder Arcturus	2002	106,149	DWT	2022-05-10	13.15	Castor Maritime	Midde Eastern interests
Bulk	Meray Glyfada	2002	28,471	DWT	2022-05-09	10.00	Eastern Star Shpg	Undisclosed interests



선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Container	Music	2007	803	TEU	2022-05-09		Mercator Navigation	Clients of Tailwind Shpg Lines
Cruise	The Zenith	1992	1,346	Berths	2022-05-09		Peace Boat	U.A.E. interests
Gas C'rier	Clipper Harald	1999	12,660	cu.m.	2022-05-06	9.00	Solvang ASA	Clients of Sanmar Group
Bulk	Eriskay	2015	39,810	DWT	2022-05-06		Swire Bulk	European interests
Bulk	Irongate	2015	28,316	DWT	2022-05-06	18.00	Eastern Pacific Shpg	Far Eastern interests
Bulk	Orient Union	2011	79,754	DWT	2022-05-06	17.00	Tongli Shipping	Undisclosed interests
Gas C'rier	Pointis	2016	84,000	cu.m.	2022-05-06	70.00	Geogas Maritime	Undisclosed interests
Bulk	Therese Selmer	2006	55,682	DWT	2022-05-06	17.50	Selmer Bulk	Undisclosed interests
TankChem	Genuine Galaxy*	2012	33,590	DWT	2022-05-06		K-Line Pte Ltd	Clients of Stolt Tankers BV
TankChem	Genuine Hercules*	2013	33,559	DWT	2022-05-06		K-Line Pte Ltd	Clients of Stolt Tankers BV
TankChem	Genuine Venus*	2013	33,552	DWT	2022-05-06		K-Line Pte Ltd	Clients of Stolt Tankers BV
Bulk	Ionic Huntress	2012	34,062	DWT	2022-05-05	19.50	Ionic Holdings Inc	European interests
Bulk	Eredine	2014	39,855	DWT	2022-05-04	24.50	Swire Bulk	Canadian interests
Tanker	FSL Hong Kong	2007	115,940	DWT	2022-05-04	19.40	First Ship Lease	Chinese interests
TankChem	Isolde	2008	37,606	DWT	2022-05-04	11.25	Conti Reederei	Greek interests
Container	Langeness	2006	1,402	TEU	2022-05-04	23.00	Briese Schifffahrts	Undisclosed interests
Container	Xin Feng Yang Pu	2006	5,089	TEU	2022-05-04	70.00	Hongyuan Marine	Chinese interests
Dry MPP	Xinyihai 55	2012	33,175	DWT	2022-05-03	18.50	Seacon Ships	Undisclosed interests
Offshore	Havila Aurora*	2009	3,250	DWT	2022-05-03		Havila Shipping	Clients of Chevalier Floatels
Offshore	Havila Fortune*	2009	3,250	DWT	2022-05-03		Havila Shipping	Clients of Chevalier Floatels
Container	Seaspan Melbourne*	2005	4,250	TEU	2022-05-03	37.00	Seaspan Corporation	Clients of Euroseas
Container	Seaspan Manila*	2007	4,248	TEU	2022-05-03		Seaspan Corporation	Clients of Euroseas



중고선

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Dry MPP	Aramis*	2011	34,017	DWT	2022-05-03		Interunity Mgmt DE	Undisclosed interests
Dry MPP	Porthos*	2011	34,000	DWT	2022-05-03		Interunity Mgmt DE	Undisclosed interests



6. 주요 해운지표

(2022.05.16 기준)

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	5월 평균	2022년			2021년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선가 (\$ Million)										
건화물선(5년)	Panamax	-	-	-	18.0	18.0	18.0	18.0	18.0	18.0
유조선(5년)	VLCC	77.0	3.0	75.5	70.0	77.0	72.5	63.0	72.0	69.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	56.0	0	56.0	44.0	56.0	53.6	14.0	44.0	32.5

자료: Clarkson

신조선가 (\$ Million)										
건화물선	Panamax	36.0	0	36.0	34.3	36.0	34.9	25.5	34.3	30.9
유조선	VLCC	116.5	0	116.5	113.0	116.5	115.0	85.0	112.0	98.7
컨테이너선	Sub-Panamax	43	0.5	42.8	40.0	43.0	41.4	30.0	40.0	35.8

자료: Clarkson

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	603.3	-33.8	620.1	445.5	688.8	580.7	311.3	488.0	396.2
	Singapore	670.0	-103.5	721.8	456.8	773.5	615.4	324.8	523.5	416.5
	Korea	735.5	-49.0	760.0	515.5	784.5	659.0	361.8	574.5	445.9
	Hong Kong	726.5	-77.3	765.1	458.8	803.8	626.3	325.8	529.0	426.8
VLSFO	Rotterdam	777.3	-58.0	806.3	567.0	924.3	767.6	387.8	605.8	505.6
	Singapore	846.0	-29.0	860.5	639.5	953.8	798.6	413.0	642.5	535.1
	Hong kong	876.5	-44.0	898.5	629.0	961.0	80.76	404.5	627.3	533.2

자료: Clarkson

주요 원자재가 (\$)										
철광석 (\$/Tonne)	국제價	-	-	-				105.4	233.7	180.6
	중국産	171.9	0.4	172.9	-	194.5	160.5	-	264.6	193.0
연료탄 (\$/Tonne)	국제價	131.3	-2.4	132.1	-	141.3	123.4	-	244.3	127.7
	중국産	147.6	-2.7	148.4	-	192.9	150.5	-	420.7	182.4
원료탄 (\$/Tonne)	호주산	-	-	-	-	757.5	397.6	-	501.1	272.0
	내륙(몽골)	-	-	-				-	-	-
	중국産	-	-	-	-	529.5	328.9	-	577.7	337.4
곡물 (센트/부셸)	대두(국제)	1,646	-9.0	1638.1	1,344	1,748	1,595	1,188.5	1,642.5	1,372.4
	밀(국제)	1,177	80.5	1099.1	741	1,425	967.4	601.8	856.0	702.5

자료: mysteel, CBOT

세계 경제권역별 교역액 (\$ Million)										
		11월	12월	1월	2022년 합계	2021년 합계	2020년 합계	2019년 합계		
ASEAN	수출	10,546	11,248	10,268	10,268	108,50	89,017	95,086		
	수입	5,745	6,556	7,180	7,180	67,703	54,830	56,186		
NAFTA	수출	9,673	10,385	10,426	10,426	11,914	87,821	89,839		
	수입	7,954	6,969	8,319	8,319	87,464	68,263	73,797		
EU	수출	5,299	5,968	5,414	5,414	63,606	47,870	52,758		
	수입	5,059	6,700	5,023	5,023	65,913	55,517	55,795		
BRICs	수출	17,988	18,160	16,049	16,049	193,174	155,346	163,882		
	수입	17,333	17,218	16,498	16,498	170,649	128,653	131,656		

자료: 한국무역협회



주)

1. 본 보고서의 내용은 한국해양수산개발원의 공식적 견해와 다를 수 있음
2. 인공지능(AI) 분석을 활용한 예측은 한국해양수산개발원이 개발 중인 분석모델의 예측결과로서 제공되는 내용임. 향후 산학연 공동연구를 통하여 모델의 성과를 지속적으로 향상시켜 나갈 예정임
3. 인공지능 분석을 포함한 본 보고서의 예측결과는 단순한 '참고용' 자료이므로 한국해양수산개발원은 본 보고서를 기반으로 한 이용자의 의사결정으로 인하여 초래된 손실, 손해 또는 기타 법적 의무에 대해서는 어떠한 책임도 부담하지 않음. 이 자료를 수령하는 것으로 정보 이용자는 위에 언급된 모든 책임의 한계에 대하여 명확히 인식하고 동의하는 것으로 간주함